

# Revue d'histoire maritime

30

ISBN de ce PDF: 979-10-231-2408-8

Les villes portuaires  
entre pouvoirs et désordres  
(vers 1640 - vers 1815)

Revue  
d'histoire  
maritime

Dirigée par  
Olivier Chaline,  
& Sylviane Llinares

n° 30  
Les villes portuaires  
entre pouvoirs  
et désordres  
(vers 1640 - vers 1815)

Sophie Reculin  
& Éric Saunier

Quels sont les problèmes spécifiques auxquels ont été confrontés les représentants des pouvoirs de police dans les sociétés portuaires du XVIII<sup>e</sup> siècle ? Quels dispositifs et pratiques nouveaux ont-ils dû mettre en place dans des villes où les mobilités et les transformations urbanistiques furent exacerbées ? Ce sont ces questions qui sont au cœur de ce dossier issu d'une journée d'étude organisée au Havre par le Pôle d'études maritimes de la Maison de la Recherche en sciences humaines de l'université de Caen Normandie. Dans une démarche de *policing* caractérisée par l'empirisme, les contributions portant sur les plus grands ports européens (Naples, Anvers), les ports moyens (Cherbourg) et les ports coloniaux de Saint-Domingue témoignent d'une croissance des rivalités entre les autorités policières et du rôle de l'État qui est aux origines des projets réformateurs dont la montée caractérise l'histoire de la police des Lumières.

Depuis plus de vingt ans, la *Revue d'histoire maritime* met en lumière la recherche des historiens du monde entier sur l'histoire des relations que les hommes ont entretenues, siècle après siècle, avec les mers et les océans.

sup.sorbonne-université.fr

Image de couverture : L'intérieur du port de Marseille, vu du pavillon de l'horloge © Rijksmuseum  
Graphisme : Atelier Papier

25€

979-10-231-0699-2



**PRSH**  
Pôle de Recherche en  
Sciences Humaines et sociales  
Université La Havre Normandie

**MORSH**  
NORMANDIE - CAEN  
Maison de la Recherche  
en Sciences Humaines  
CNRS - UNIVERSITÉ DE CAEN

UNIVERSITÉ  
**U**  
LE HAVRE  
NORMANDIE

**HISTEMÉ**  
EA 7455 HISTOIRE  
EX-CRHO TERRITOIRES  
UNICAEN MÉMOIRES



# Revue d'histoire maritime

30

Les villes portuaires  
entre pouvoirs et désordres  
(vers 1650-vers 1815)

Les SUP sont un service général de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN PAPIER : 979-10-231-0699-2

Tirés à part en PDF, © Sorbonne Université Presses, 2022 :

RHM30. Les villes portuaires entre pouvoirs et désordres (vers 1650-vers 1815)	979-10-231-2396-8
RHM30. Éric Saunier · Introduction	979-10-231-2397-5
RHM30. Alain Cabantous · Troubles et désordres dans les villes maritimes (XVII <sup>e</sup> -XVIII <sup>e</sup> siècles)	979-10-231-2398-2
RHM30. Sophie Reculin · Éclairer pour policer les villes portuaires maritimes au XVIII <sup>e</sup> siècle	979-10-231-2399-9
RHM30. Diego Carnevale · Une mer bureaucratifiée : les contrôles sanitaires dans le port de Naples au XVIII <sup>e</sup> siècle	979-10-231-2400-2
RHM30. Mélanie Tailleur · Les besoins de police dans la ville portuaire dans la seconde moitié du XVIII <sup>e</sup> siècle : l'exemple de Cherbourg	979-10-231-2401-9
RHM30. Antoine Renglet · Police urbaine et activités portuaires à Anvers au temps de Napoléon (1796-1816)	979-10-231-2402-6
RHM30. Bernard Gainot · Ordonner et gérer les ports coloniaux : l'exemple de Saint-Domingue (1780-1791)	979-10-231-2403-3
RHM30. Aymeric Laille, Gérard Le Bouëdec & Sébastien Nofficiel · Les élus locaux et nationaux et la défense du port-arsenal de Lorient (1848-1939)	979-10-231-2404-0
RHM30. Nicolas Gracieux · Le facteur naval dans une guerre civile : Espagne (1936-1939)	979-10-231-2405-7
RHM30. Jean-Marie Kowalski · 1937-1990 : former et diplômé les officiers de marine issus de l'École navale	979-10-231-2406-4
RHM30. Camille Gontier · Tradition, patrimoine, développement local : les trois temps des fêtes du patrimoine maritime en Bretagne	979-10-231-2407-1
RHM30. Pierre Le Bot · La première marine de Louis XV. Une expérience fondatrice	979-10-231-2408-8
RHM30. Edern Olivier-Jégat · Océans et marine française en paix, missions et stations navales (1763-1792)	979-10-231-2409-5
RHM30. Comptes rendus	979-10-231-2410-1

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois/3d2s (Issigeac/Paris)

## SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. (33)(0)1 53 10 57 60

[sup@sorbonne-universite.fr](mailto:sup@sorbonne-universite.fr)

<https://sup.sorbonne-universite.fr>

## Revue dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

Depuis le début de 2006, la *Revue d'histoire maritime* paraît deux fois l'an, au printemps et à l'automne. Les numéros comportent un dossier thématique.

Le précédent numéro (29) avait pour thème « Le ballast : pratiques et conséquences ».

Le prochain numéro (30) sera consacré aux « Musées maritimes & identités ».

### Comité scientifique

Pascal Arnaud, Patrick Boureille, Manuel Bustos Rodriguez, commissaire général Vincent Campredon, Olivier Forcade, Jean-Marie Kowalski, Magali Lachèvre, Caroline Le Mao, Michael Limberger, Sylviane Llinares, Tristan Lecoq, Mathias Tranchant, Jacques Paviot, David Plouviez, Amelia Polonia, Louis Sicking.

### Secrétariat de rédaction

Xavier Labat Saint Vincent, Claire Laux, Caroline Le Mao (comptes rendus)

Le courrier est à adresser à  
Olivier Chaline  
Sorbonne université  
1 rue Victor Cousin  
75230 Paris cedex 05

Les ouvrages à recenser sont à adresser à  
Caroline Le Mao  
université Bordeaux-Montaigne  
UFR d'Histoire  
33607 PESSAC cedex

# Sommaire

Éditorial.....	6
Olivier Chaline	

## LES VILLES PORTUAIRES ENTRE POUVOIRS ET DÉSORDRES (VERS 1650-VERS 1815)

Introduction.....	11
Éric Saunier	
Troubles et désordres dans les villes maritimes (XVII <sup>e</sup> -XVIII <sup>e</sup> siècles).....	15
Alain Cabantous	
Éclairer pour policer les villes portuaires maritimes au XVIII <sup>e</sup> siècle.....	31
Sophie Reculin	
Une mer bureaucratifiée :	
les contrôles sanitaires dans le port de Naples au XVIII <sup>e</sup> siècle.....	55
Diego Carnevale	
Les besoins de police dans la ville portuaire dans la seconde moitié du XVIII <sup>e</sup> siècle :	
l'exemple de Cherbourg.....	71
Mélanie Tailleux	
Police urbaine et activités portuaires à Anvers au temps de Napoléon (1796-1816).....	97
Antoine Renglet	
Ordonner et gérer les ports coloniaux : l'exemple de Saint-Domingue (1780-1791).....	113
Bernard Gainot	

## **VARIA**

- Les élus locaux et nationaux et la défense du port-arsenal de Lorient (1848-1939).....147  
Aymeric Laville, Gérard Le Bouëdec & Sébastien Nofficial
- Le facteur naval dans une guerre civile : Espagne (1936-1939).....173  
Nicolas Gracieux
- 1937-1990 : former et diplômer les officiers de marine issus de l'École navale .....193  
Jean-Marie Kowalski
- Tradition, patrimoine, développement local :  
les trois temps des fêtes du patrimoine maritime en Bretagne .....217  
Camille Gontier

## **CHRONIQUE**

- La première marine de Louis XV. Une expérience fondatrice.....233  
Pierre Le Bot
- Océans et marine française en paix, missions et stations navales (1763-1792).....241  
Edern Olivier-Jégat

## **COMPTES RENDUS**

- Comptes rendus .....249

# Chronique





LA PREMIÈRE MARINE DE LOUIS XV.  
UNE EXPÉRIENCE FONDATRICE*Pierre Le Bot**Sorbonne Université, FED 4124, histoire et archéologie maritimes*

*Thèse préparée sous la direction d'Olivier Chaline et soutenue le 5 janvier 2021 en visioconférence. Présidé par Sylviane Llinares, le jury était composé de Martine Acerra, Caroline Le Mao et Luca Lo Basso.*

Jusqu'à présent, les quelque trente années qui séparent le traité de paix d'Utrecht de 1713 et la reprise des hostilités entre la France et la Grande-Bretagne, en 1744, n'ont guère suscité l'intérêt des historiens de la marine française. De ce chapitre méconnu, que retient-on généralement ? L'impression qui a longtemps dominé l'historiographie traditionnelle est celle d'une « décadence de notre marine<sup>1</sup> ». De fait, c'est un véritable effondrement qui a commencé pour la marine de Louis XIV à partir des années 1707-1709 : les effectifs ont alors entamé une chute vertigineuse qui se poursuit, par-delà la mort de Louis XIV, jusqu'en 1721, date à laquelle la marine du roi ne compte plus que vingt-cinq vaisseaux environ. Ainsi la Régence du duc d'Orléans apparaît-elle généralement comme le moment le plus sombre de l'histoire de la marine française d'Ancien Régime. L'idée a en revanche fini par s'imposer que le deuxième quart du siècle eût été une phase sinon de reconstruction, du moins de renouveau pour la marine. On s'accorde en effet à considérer que le comte de Maurepas, qui fut secrétaire d'État à la Marine de 1723 à 1749, sut mettre à profit le peu de moyens dont il disposait pour reconstituer une « ombre de flotte » et favoriser un certain nombre d'améliorations techniques, à l'origine d'une très nette supériorité de la construction navale française<sup>2</sup>. Dès lors,

- 1 Suivant les termes de Georges Lacour-Gayet, *La Marine militaire de la France sous le règne de Louis XV* [1902], Paris, Honoré Champion, 1910, p. 2. L'ouvrage est tout à fait représentatif de cette veine historiographique.
- 2 Idée qui s'est notamment affirmée grâce aux travaux de Patrick Villiers (*Marine royale, corsaires et trafic dans l'Atlantique de Louis XIV à Louis XVI*, Dunkerque, Société Dunkerquoise d'Histoire et d'Archéologie, 1991, t. I, p. 210-233) et Martine Acerra (*Rochefort et la construction navale française, 1661-1815*, Paris, Librairie de l'Inde, 1993, t. I, p. 229-234; t. II, p. 235-242, repris dans Martine Acerra & André Zysberg, *L'Essor des marines de guerre européennes [1680-1790]*, Paris, SEDES, 1997, p. 66-69).

le besoin paraît se faire sentir de distinguer, par opposition à la marine de la guerre de Sept Ans – laquelle nous est aujourd’hui plus familière<sup>3</sup> –, une « première marine de Louis XV », qui n’a jamais fait l’objet d’aucune étude spécifique. C’est à quoi l’on a voulu remédier ici.

## ARCHIVES

*L’enquête* a été menée, pour l’essentiel, dans la série B (dite du « service général ») du fonds marine ancien des Archives nationales. Ont notamment été ouverts quatre-vingt-trois cartons de la sous-série B<sup>2</sup> (« Lettres envoyées »), contenant les dépêches et instructions expédiées au jour le jour, d’abord par le Conseil de marine puis par le secrétaire d’État<sup>4</sup>. Leur lecture a permis de reconstituer la chronologie des décisions relatives à la construction et à l’entretien des vaisseaux, tout en éclairant une partie des choix qui furent faits pendant cette période.

234

Complétant ce que l’on a coutume d’appeler la « correspondance des ports », la sous-série B<sub>3</sub> (« Lettres reçues ») a quant à elle fourni cent trois cartons, dont chacun contient une liasse de lettres adressées au Conseil de marine ou au secrétariat d’État, lesquelles mettent en lumière la façon dont on percevait, sur le terrain, les décisions prises en haut lieu, les réflexions qu’elles suscitaient et les contraintes ou les objections auxquelles elles se heurtaient<sup>5</sup>.

Traditionnellement très prisée des historiens, la sous-série B<sup>4</sup> (« Campagne ») a également été mise à contribution avec dix-huit cartons pour la période envisagée, dont le contenu se révèle indispensable pour connaître les conditions dans lesquelles le matériel naval fut employé à la mer et au combat, la façon dont il réagit à l’usage qui en fut fait, et les leçons qui en furent tirées<sup>6</sup>.

---

3 Sur le volet maritime et colonial de ce conflit, qui a fait ces dernières années l’objet d’un profond renouvellement historiographique, voir notamment les ouvrages de Jonathan R. Dull, *The French Navy and the Seven Year’s War*, Lincoln, University of Nebraska Press, 2005 ; Daniel A. Baugh, *The Global Seven Years War (1754-1763). Britain and France in a Great Power Contest* [2011], London/New York, Routledge, 2014 ; Bertrand Fonck & Laurent Veysseyre (dir.), *La Guerre de Sept Ans en Nouvelle-France*, Paris/Québec, PUPS/Septentrion, 2011 ; *id.*, *La Fin de la Nouvelle-France*, Paris, Armand Colin/ministère de la Défense, 2013 ; Edmond Dziembowski, *La Guerre de Sept Ans (1756-1763)*, Paris, Perrin, 2015.

4 Archives nationales [désormais AN], Marine, B<sup>2</sup> 253-255, 257-338.

5 AN, Marine, B<sup>3</sup> 231, 238-239, 259, 265, 287, 289, 296, 304, 309, 311-312, 316-318, 321, 324, 326, 328, 331-333, 338-340, 345-347, 350-352, 354, 358-359, 361-362, 364-365, 367, 370-371, 373, 376-377, 379, 381-382, 386-387, 392-393, 397-398, 401-406, 409-411, 413-414, 416-419, 421-422, 424-428, 431, 435-437, 439-440, 447-452, 456-458, 460, 462, 466, 468-471, 473, 480-482, 486-487.

6 AN, Marine, B<sup>4</sup> 38-45, 50-59, 61-62, 310.

On s'est également plongé dans la sous-série B<sup>1</sup> (« Décisions »), généralement négligée quant à elle. Il se trouve en effet qu'une grande partie de ce sous-ensemble, soit vingt-sept cartons, concerne la période ici envisagée<sup>7</sup>. On y trouve, d'une part, les registres des délibérations qui eurent lieu au Conseil de marine dans les années 1715-1721, et d'autre part les archives du travail du roi pendant la période 1728-1748, c'est-à-dire de l'entretien que Louis XV accorda chaque semaine à Maurepas pour que ce dernier lui rende compte des affaires de son département et prenne ses ordres sur différents sujets<sup>8</sup>. Sont venus s'y ajouter les seize cartons de la « collection Maurepas » de la bibliothèque de l'université de Cornell, où sont conservés la plupart des papiers que le ministre emporta dans son exil en 1749<sup>9</sup>. Rarement consultés, ces « papiers Maurepas » contiennent en effet, outre plusieurs centaines de lettres et quelques dizaines de documents issus du travail du roi, trois mémoires particulièrement amples, lesquels constituent manifestement les derniers vestiges d'une série aujourd'hui disparue de rapports adressés chaque année au roi pour lui rendre compte de l'état de sa marine.

## ENJEUX

Or, à la lecture de ces archives, c'est une autre chronologie qui, d'emblée, se dessine. On ne tarde pas à s'apercevoir en effet que c'est au plus tard en 1719, c'est-à-dire en pleine Régence, que la construction d'une nouvelle marine fut décidée et entreprise. Aussi est-on conduit à réévaluer le rôle du Conseil de marine et de son chef, le comte de Toulouse, que l'on a eu jusqu'ici tendance à négliger<sup>10</sup>. Du même coup, c'est la nature et l'importance du rôle joué par Maurepas pendant le reste de la période qui sont remises en question, et qu'il convient, par

7 AN, Marine, B<sup>1</sup> 1-5, 12-16, 36-37, 39, 45-47, 56-65.

8 Sur le travail du roi, voir Michel Antoine, *Le Conseil du roi sous le règne de Louis XV*, Genève, Droz, 1970, p. 278-280.

9 Cornell University Library, « Maurepas collection », # 4614, 1-16. Voir, pour une première approche de ce fonds et de son histoire, les articles de John C. Rule, « The Maurepas Papers: Portrait of a Minister », *French Historical Studies*, vol. 4, n° 1, printemps 1965, p. 103-107 ; « Jean-Frédéric Phélypeaux, comte de Pontchartrain et Maurepas: Reflections on His Life and His Papers », *Louisiana History: The Journal of the Louisiana Historical Association*, vol. 6, n° 4, automne 1965, p. 365-377.

10 Créé au mois de septembre 1715, en même temps que les autres conseils de la Polysynodie, et placé sous la direction du comte de Toulouse, amiral de France, le Conseil de marine survécut, comme le Conseil des finances, au tournant autoritaire de la Régence en 1718, et demeura en place jusqu'au mois de mars 1723. Force est de constater qu'on ne saurait citer le moindre ouvrage qui lui soit spécifiquement consacré. Aussi faut-il s'en rapporter à l'article, nullement négligeable d'ailleurs, mais un peu vieilli tout de même, de Charles Chabaud-Arnault, « Études historiques sur la marine de France: XII. La marine française sous la Régence et sous le ministère de Maurepas », *Revue maritime et coloniale*, n° 109, juin 1891, p. 447-458.

conséquent, d'examiner de plus près qu'on l'a fait jusqu'à présent<sup>11</sup>. C'est d'autant plus vrai qu'à l'autre extrémité de la période, les sources invitent à nuancer l'idée, traditionnellement admise, d'une guerre de Succession d'Autriche qui se serait relativement bien passée pour la marine française et aurait démontré la supériorité de son matériel, validant ainsi les choix effectués pendant la paix. Il était donc nécessaire, on le voit, de reprendre la question à nouveaux frais.

Qu'on ne s'attende pas à trouver dans cette thèse une histoire de la marine au sens classique du terme, dont on aborderait, par le menu, toutes les facettes, de l'administration centrale aux infrastructures, en passant par les finances, l'approvisionnement ou encore le personnel. En effet, c'est l'instrument naval qui sera au centre de l'analyse, autrement dit le matériel, mais en tant qu'il fut conçu, produit et entretenu en vue de l'emploi que l'on prévoyait d'en faire. On est effectivement frappé à la lecture des sources par le fait que les hommes qui présidèrent aux destinées de la première marine de Louis XV éprouvèrent le besoin de *modéliser* l'instrument dont ils estimaient que la France avait besoin. Telle est la démarche que l'on voudrait ici saisir et mettre en lumière, en faisant le rapprochement avec ce que l'on appelle aujourd'hui dans nos états-majors le « raisonnement capacitaire », lequel aboutit à la définition d'un « modèle d'armée », doté des « capacités » nécessaires pour atteindre les objectifs qui lui sont assignés. Dès lors, différentes questions se posent. Quel fut le « modèle de marine » retenu ? Comment, par qui et dans quel cadre fut-il élaboré et adopté ? S'avéra-t-il soutenable sur le long terme ? Comment réagit-il à l'épreuve du feu et de la mer ? Quelles leçons en tira-t-on ? La réponse à ces questions s'articule autour de ce qu'on a cru être les trois principaux paramètres de ce modèle, sur lesquels on savait manifestement pouvoir jouer alors, tantôt pour réduire les dépenses, ou au contraire pour rééquilibrer le rapport des forces, tantôt pour adapter l'instrument à l'usage qu'il était question d'en faire.

---

11 En dépit des travaux et des publications qui lui ont naguère été consacrés de part et d'autre de l'Atlantique, Maurepas demeure l'un des plus célèbres inconnus de son siècle. On mentionnera cependant les ouvrages, malheureusement décevants, de Maurice Filion, *Maurepas, ministre de Louis XV* (Montréal, Leméac, 1967) et *La Pensée et l'action coloniale de Maurepas vis-à-vis du Canada. 1723-1749, l'âge d'or de la colonie* (Montréal, Leméac, 1972); la thèse, restée inédite, de Richard D. Bourland, « Maurepas and His Administration of the French Navy on the Eve of the War of the Austrian Succession (1737-1742) », thèse de doctorat, Indiana, université de Notre-Dame, 1978, laquelle n'apporte d'ailleurs rien de bien neuf par rapport à l'historiographie française du XIX<sup>e</sup> et du début du XX<sup>e</sup> siècle; et, pour finir, la biographie d'André Picciola, *Le Comte de Maurepas. Versailles et l'Europe à la fin de l'Ancien Régime*, Paris, Perrin, 1999, qui n'inspire pas toujours une très grande confiance.

## RÉSULTATS

Dans une première partie (« Établir »), on s'est attaché à montrer que l'adoption par le roi d'un « nombre réglé de vaisseaux » ou, comme nous le dirions de nos jours, d'un certain « format » des forces navales, était alors, compte tenu de ses implications en matière de prestige, de puissance et de dépense, le principal enjeu de l'élaboration d'un modèle de marine. Ainsi Louis XIV avait-il « établi » sa marine à cent cinquante vaisseaux et frégates en 1671. Ce faisant, le projet du Roi-Soleil aurait été, si l'on en croit Maurepas, de se doter de l'une des premières marines d'Europe, capable de faire jeu égal avec celles de l'Angleterre et des Provinces-Unies, qui se disputaient alors la première place sur mer. Mais, à partir de 1709, Louis XIV avait cessé de pouvoir subvenir à l'entretien de ses vaisseaux, ce qui avait provoqué l'effondrement de sa marine. Nul ne semble donc avoir douté après 1715 que l'entretien d'un tel instrument naval était au-dessus des moyens d'une France désormais affaiblie et ruinée. Ainsi les projets du Conseil de marine témoignent-ils d'une volonté de trouver, en la matière, une juste mesure. Son chef et ses membres semblent avoir été convaincus qu'avec quatre-vingts vaisseaux et frégates, la France conserverait les moyens de se défendre sur mer. C'est pour mettre cette marine sur pied que le régent accorda au Conseil, à partir de 1719, de substantielles augmentations de fonds, qui lui permirent de s'engager dans d'importants travaux de construction. Dès 1725, pourtant, le duc de Bourbon décida de revoir ce projet à la baisse. Souhaitant diminuer les fonds de la Marine d'un tiers pour augmenter les forces de terre, à un moment où la guerre paraissait sur le point d'éclater avec l'Autriche et l'Espagne, il réduisit en effet les forces navales à proportion. Ainsi la première marine de Louis XV fut-elle finalement établie à cinquante-quatre vaisseaux et frégates seulement. Or, il fallut attendre la guerre de Succession d'Autriche, dont les premières opérations révélèrent l'excessive faiblesse de cette marine, pour que Maurepas se décide à proposer au roi de la « rétablir » et de se donner les moyens d'en augmenter significativement les forces. Sans aller jusqu'à proposer à Louis XV la mise sur pied d'une marine capable de faire jeu égal avec celle de George II, le secrétaire d'État lui recommanda en 1745 de doubler ses forces navales et de les porter à cent vaisseaux et frégates, ce qui était suffisant, d'après lui, pour résister aux cent vingt-cinq vaisseaux de la Royal Navy. Contrairement à ce qui s'était passé en 1725, il s'agissait donc cette fois d'augmenter les dépenses pour pouvoir mettre sur pied et entretenir l'instrument naval dont on estimait avoir besoin. Or, tout indique que c'est ce projet qui finit par s'imposer en 1748, et auquel le roi resta fidèle jusqu'à la fin de son règne, en sorte que Maurepas peut, à bon droit, passer pour l'architecte de ce que l'on pourrait appeler la « deuxième marine de Louis XV ».

Une seconde partie (« Entretenir ») met en lumière les principales contraintes qui pesaient alors sur la mise sur pied d'un modèle de marine donné, c'est-à-dire sur la construction et, surtout, sur l'entretien à long terme d'un nombre préétabli de vaisseaux. On s'est d'abord attaché à établir la chronologie des travaux qui lui donnèrent le jour et prolongèrent son existence pendant un quart de siècle. Il s'avère alors qu'avec pas moins de vingt-six vaisseaux et frégates, le Conseil de marine joua un rôle décisif dans l'édification de la première marine de Louis XV. Il fallut en effet attendre la veille de la guerre de Succession d'Autriche pour que le nombre des bâtiments construits sur l'ordre de Maurepas dépasse enfin celui des vaisseaux bâtis à l'initiative du Conseil de marine. Par rapport à ce que l'on croyait savoir de leurs rôles respectifs, la surprise est donc de taille. Aussi est-on conduit à s'intéresser de plus près à la politique de construction du Conseil de marine, d'autant que les résultats auxquels il parvint et qui n'ont rien de négligeable demeurent, à l'évidence, très en deçà des objectifs qu'il s'était initialement donnés. Mérite notamment d'être souligné le fait qu'il s'engagea dans un effort de construction sans précédent depuis les premières années de la guerre de la Ligue d'Augsbourg. Or, depuis lors, les arsenaux avaient connu de longues années de pénurie et d'inactivité, pour ne pas dire de misère. Aussi le Conseil de marine semble-t-il s'être montré trop ambitieux, contribuant à désorganiser et ralentir les constructions qu'il cherchait pourtant à accélérer, ce qui devait avoir de lourdes conséquences par la suite. Faute d'avoir suffisamment de bois en réserve, les constructeurs n'avaient eu d'autre choix en effet que d'employer ceux de fraîche coupe, à mesure qu'ils leur étaient livrés. Or, quelques années plus tard, beaucoup des vaisseaux qu'ils avaient bâtis étaient déjà en grande partie pourris. Le risque était, si le problème durait, voire prenait de l'ampleur, de faire s'effondrer le « modèle de marine » que l'on venait mettre en place, lequel avait été fondé sur le postulat qu'un vaisseau bien entretenu pouvait durer vingt ans. Aussi Maurepas prit-il le problème très au sérieux et s'efforça-t-il d'y remédier, notamment en amassant de grandes quantités de bois dans les arsenaux pour leur laisser le temps de sécher avant leur mise en œuvre et en faisant délibérément durer les constructions, comme il était de coutume outre-Manche afin que les membres des vaisseaux aient le temps, une fois mis en place, de sécher à l'air libre. En fin de compte, pourtant, toutes ces précautions devaient se révéler vaines : les premières campagnes de la guerre de Succession d'Autriche mirent au jour la fragilité d'une grande partie de l'instrument naval français, qui se brisa, pour ainsi dire, au premier effort que l'on fit pour l'employer. Or, de ce naufrage, Maurepas tira la leçon que les vaisseaux construits dans les ports du Ponant ne pussent durer plus de dix à douze ans, ce qui signifiait qu'il aurait fallu, pour renouveler le matériel et le conserver en bon état, construire ou refondre chaque année deux fois plus de vaisseaux qu'on ne l'avait fait jusqu'à présent.

Dans une troisième partie, enfin (« Composer »), on s'est attaché à montrer que le choix d'un certain « système de guerre », impliquant ce que nous appellerions aujourd'hui des besoins opérationnels spécifiques, se traduisait par la préférence donnée à certains rangs de vaisseaux, compte tenu de l'idée que l'on se faisait de leur potentiel. Or, quel que fût le système de guerre retenu, c'est à partir d'un éventail de possibilités finalement assez réduit qu'il fallait choisir. On ne distingue guère en effet que sept à huit modèles de vaisseaux dans la première marine de Louis XV, dont on s'est attaché à dégager ce que l'on pourrait appeler l'« idéal type », lequel a ensuite été associé, suivant l'usage des contemporains, à un nombre de canons qui est, le plus souvent, purement indicatif. Une fois cette typologie mise en place, on s'est efforcé d'expliquer les choix qui furent faits en la matière, tout au long de la période. Ainsi s'avère-t-il que le Conseil de marine s'attacha à mettre sur pied une marine taillée pour ce qu'il est convenu d'appeler la « guerre d'escadre ». De toute évidence, le comte de Toulouse avait pour ambition en cas de guerre de reprendre la mer à la tête de ce que l'on appelait alors une « armée navale », autrement dit d'une formation de plusieurs dizaines de vaisseaux évoluant « en corps d'armée ». C'est ce qui explique pourquoi le Conseil de marine avait prévu de faire bâtir dix vaisseaux à trois ponts de 104 et de 90, que leurs gros canons et l'épaisseur de leur côté rendraient à la fois redoutables et pratiquement invulnérables dans un combat en ligne, de même que vingt vaisseaux de 74, lesquels étaient à peine moins lourdement armés que les trois-ponts, tout en étant plus légers et plus manœuvrants. Enfin, pour compléter l'armée navale, on devait leur adjoindre vingt vaisseaux de 64, ceux de 56 ayant manifestement été jugés trop faibles pour entrer en ligne. Imposant sur le papier, cet instrument naval n'était cependant encore qu'ébauché lorsque le Conseil de marine fut supprimé. C'est ce qui permit à Maurepas de le remanier et de l'adapter, peu à peu, à un autre usage. Renonçant à mener une guerre d'escadre, ce qui était de toute manière hors de portée de la marine telle qu'elle avait été établie en 1725, le secrétaire d'État opta en effet pour ce que l'on a coutume d'appeler la « guerre de course ». Suivant en cela les conseils de Duguay-Trouin, Maurepas prévoyait en effet en cas de rupture avec la Grande-Bretagne de former de petites « escadres séparées » ou « particulières », composées d'une demi-douzaine de vaisseaux et de frégates chacune, qui éviteraient la rencontre des forces navales ennemies et s'attaqueraient aux convois et aux flottes marchandes. Or, si les vaisseaux de 74 pouvaient, à la rigueur, convenir à cet emploi, on pouvait fort bien s'en tenir à ceux de 64 et de 56, lesquels étaient moins coûteux à construire et à armer. Ainsi s'explique la préférence qui fut pendant longtemps donnée par Maurepas à ces deux derniers modèles de vaisseaux. Les premières opérations de la guerre de Succession d'Autriche démontrèrent cependant, notamment le combat qui eut lieu au large de Toulon le 22 février 1744, qu'il n'était pas toujours possible



d'éviter un affrontement en ligne et que l'absence de gros vaisseaux, notamment à trois ponts, se faisait alors cruellement sentir. Quant à la guerre de course, sa mise en œuvre fut gênée par les qualités nautiques pour le moins décevantes de la plupart des vaisseaux du roi, dont le moins que l'on puisse dire est que rien n'indique qu'ils étaient, à cette date, mieux conçus ou plus réussis que les meilleurs bâtiments de la Royal Navy. Le moins que l'on puisse dire est donc que la première marine de Louis XV se montra, somme toute, assez inoffensive pour l'ennemi.

## CRÉDITS

© Sorbonne Université Presses/Florence Bonnaud · fig. 1, p. 33 ; fig. 7, p. 50 –  
© Chromelight/Lisic/Ulco/Irhis · fig. 2, p. 39 – © Archives départementales de  
la Gironde · fig. 3, p. 43 – © Archives municipales de Lille · fig. 4, p. 43 – © Musée  
du Louvre/Objets d'Art du Moyen Âge, de la Renaissance et des temps modernes  
· fig. 6, p. 48 – © Bibliothèque nationale de France/Fonds régional de Basse-  
Normandie · fig. 1, p. 73 – © Bibliothèque nationale de France · fig. 2, p. 76-78 ;  
fig. 3, p. 122-123 – © Criallo/Ville de Cherbourg-en-Cotentin · fig. 3, p. 86-87  
– © Archives départementales de la Gironde · fig. 1, p. 115 – © Archives de la  
Martinique · fig. 2, p. 118-119 – D. R. · fig. 5, p. 45.

## HISTOIRE MARITIME

collection dirigée par Olivier Chaline

Vous pouvez retrouver à tout moment l'ensemble des ouvrages  
parus dans la collection « Histoire maritime »  
sur le site internet de Sorbonne Université Presses :

<http://sup.sorbonne-universite.fr/>

*La Real Armada*

*La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIII<sup>e</sup> siècle*

Olivier Chaline & Augustin Guimerá Ravina

*Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine*

1763-1783

tome I. *L'Instrument naval*

tome II. *L'Opérationnel naval*

Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

*La Maritimisation du monde*

*de la préhistoire à nos jours*

GIS d'histoire maritime

*L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe*

*du XVI<sup>e</sup> siècle à nos jours*

Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

*La Naissance d'une thalocratie*

*Les Pays-Bas et la mer à l'aube du Siècle d'or*

Louis Sicking

*La Piraterie au fil de l'histoire*

*Un défi pour l'État*

Michèle Battesti (dir.)

*Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin*

*Genèse et préambule*

1798-1800

Michel Jangoux

*Les Ports du golfe de Gascogne*

*De Concarneau à la Corogne*

XV<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

*Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation*

*au XIX<sup>e</sup> siècle*

Bruno Marnot

*Les Huguenots et l'Atlantique*  
*Pour Dieu, la Cause ou les Affaires*  
Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand van Ruymbeke (dir.)  
Préface de Jean-Pierre Poussou

*Négociants et marchands de Bordeaux*  
*De la guerre d'Amérique à la Restauration*  
1780-1830

Philippe Gardey  
Préface de Jean-Pierre Poussou

*La Compagnie du Canal de Suez*  
*Une concession française en Égypte*  
1888-1956

Caroline Piquet

*Les Villes balnéaires d'Europe occidentale*  
*du XVIII<sup>e</sup> siècle à nos jours*  
Yves Perret-Gentil, Alain Lottin & Jean-Pierre Poussou (dir.)

*La France et l'Indépendance américaine*  
Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

*Les Messageries maritimes*  
*L'essor d'une grande compagnie de navigation française*  
1851-1894

Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

*Canadiens en Guyane*  
1745-1805

Robert Larin

Prix de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer, 2006

*La Mer, la France et l'Amérique latine*  
Christian Buchet & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

*Sous la mer*  
*Le sixième continent*  
Christian Buchet (dir.)

*Les Galères au musée de la Marine*  
*Voyage à travers le monde particulier des galères*  
Renée Burlet

*La Grande Maîtresse, nef de François I<sup>er</sup>*  
*Recherches et documents d'archives*  
Max Guérout & Bernard Liou

*À la mer comme au ciel*  
*Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne*  
*L'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine*

1700-1850

Olivier Chapuis

Prix de l'Académie de marine, 2000

Grand prix de la Mer décerné par l'association  
des écrivains de langue française, 2000

*Les Marines de guerre européennes*

XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles

Martine Acerra, José Merino & Jean Meyer (dir.)

*Six millénaires d'histoire des ancres*

Jacques Gay

*Coligny, les protestants et la mer*

1558-1626

Martine Acerra & Guy Martinière (dir.)

« BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

*La Vie et les travaux du chevalier Jean-Charles de Borda (1733-1799).*

*Épisode de la vie scientifique du XVII<sup>e</sup> siècle*

Jean Mascart

# REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

29. *Le ballast : pratiques et conséquences*
28. *Sortir de la guerre sur mer*
27. *Mer et techniques*
26. *Financer l'entreprise maritime*
25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
  - 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX<sup>e</sup> siècle*
  21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale : une histoire à redécouvrir*
19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX<sup>e</sup> siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle). Du métier aux représentations*
  17. *Course, piraterie et économies littorales (XV<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle)*
  16. *La Puissance navale*
  15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
  14. *Marine, État et Politique*
  13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII<sup>e</sup> siècle*
  12. *Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation*
  9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
  8. *Histoire du cabotage européen aux XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles*
  7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
  6. *Les Français dans le Pacifique*
  5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
  4. *Rivalités maritimes européennes (XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle)*
  - 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
  1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*